ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 40 gr**

Nr. 17. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 8 maja 1928 r. | Ogólnego zbioru Nr. 213

O stanowisko dyplomowanej załogi mechanicznej i radjotelegraficznej na statkach polskich

W okresie żaglowców istniała tylko załoga pokładowa a sztab jej zajmował naczelne stanowisko.

Następnie, w okresie rozwoju żeglugi parowej, w miarę zwiększania siły maszyn i pojawiania się coraz liczniejszych i skomplikowanych maszyn pomocniczych, oraz warsztatu reparacyjnego na okręcie, sztab załogi maszynowej, a raczej nawet cała załoga maszynowa, z wyjątkiem palaczy, zajęła uzasadnione funkcjami stanowisko na okręcie, z tym wyjątkiem, że wyższe stawiska załogi mechanicznej (pierwszy mechanik itd.) długo nie miały płac równoległych do płac i pomieszczeń sztabu załogi pokładowej.

Pojawienie się większych motorowców, skutecznie konkurujących z parowcami na linjach wielkiej żeglugi przyczyniło się do nastania zupełnej równości pod względem płac i pomieszczeń sztabu załogi maszynowej i pokładowej.

Na motorowcach, obsługa których wymaga nadzwyczaj wprawionego i odpowiedzialnego składu załogi mechanicznej, odrazu ustanowione zostały równe warunki — a nawet płace pierwszych stanowisk mechanicznych są w pewnych wypadkach wyższe. Przeważnie pierwszy mechanik otrzymuje pobory wyższe aniżeli kapitan motorowca.

Tak się też rzecz zresztą ma dziś również na parowcach specjalnych typów, o silnych maszynach, a niewielkim promieniu działania, gdzie w swoim zakresie pierwszy mechanik powinien mieć wyższe kwalifikacje aniżeli kapitan.

W ostatniem dziesięcioleciu do sztabu okrętu zalicza się również obsługa radjotelegrafu. Istnieją dwa systemy utrzymywania na statkch służby iskrowej: albo posiadający dyplom i praktykę radjotelegraficzną jeden z oficerów pokładowych pełni funkcje radjotelegrafisty, za specjalnym dodatkiem, albo istnieje specjalny radjotelegrafista, który również jest liczony do sztabu okrętowego, ma odpowiednią kabinę i pobory odpowiadające jego klasie służbowej.

Nie wiemy jeszcze w jakim kierunku pójdzie dalsza ewolucja. Możliwe, że radjotelegrafja posunie się stopniowo aż do udziału w kierowaniu okrętem, albo też sztab pokładowy będzie miał specjalne wyższe kwalifikacje dla prowadzenia radjogoniometrycznego. Raczej jednak nastąpi pierwsze: kto ma do czynienia z przyrządami iskrowemi również będzie wykreślał iskrowo drogę okrętu, a raczej wprowadzał poprawki do automatycznego wykreślania. Czynności te będą wymagały kwalifikacyj o wiele wyższych aniżeli posiadają obecni radjotelegrafiści, więc raczej liczyć się można z powstaniem stanowiska radjotelegrafisty „nawigacyjnego", prowadzącego statek na podstawie namierzań radjowych.

Dotyczy to jednak przyszłości. Ale i w dzisiejszych warunkach liczyć się powinniśmy z duchem czasu i wymaganiami życia.

Rola sztabu pokładowego i maszynowego jest równorzędna, a przyłącza się do niej, jako trzecia, jeszcze poważna i odpowiedzialna funkcja telegrafu iskrowego.

Ustawowo i życiowo podczas pełnienia służby oficer pokładowy ma odpowiedzialność za całość, tak samo jak kapitan przez cały czas swego urzędowania, i na tem polega wyższe klasowanie sztabu pokładowego, nie wiążące się jednak ze sprawą pomieszczeń i płac.

Nie sprzeciwia się więc temu równorzędność pomieszczeń i płac a nawet wyższość tych płac dla sztabu maszynowego, co możemy zaobserwować na całym świecie.

Byłoby zapewne pożądane, ażeby i na statkach polskich warunki były zgodne z wymaganiami czasu.

RYBACTWO MORSKIE.

Nowoczesny motorowiec rybacki „Victoria".

W ostatnich czasach coraz częściej spotykają się na morzach motorowce rybołówcze, które skutecznie zaczynają rywalizować z parowcami. Możność wzięcia większej ilości paliwa oraz oszczędność na personelu maszynowym — oto główne motywy które skłaniają przedsiębiorców rybołówczych do wprowadzenia statków motorowych.

Oczywiście kraje nie mające nadmiaru węgla jak np. Danja, Norwegja, Francja przodują pod tym względem, gdy tymczasem w Anglji, gdzie węgiel jest tani na samem wybrzeżu rybołówczem, motorowce rybołówcze jeszcze nie zdobyły sobie pełnego uznania.

W styczniu b. r. odbyło się przyjęcie trawlera motorowego „Victoria", zbudowanego w Kopenhadze przez znaną firmę budowy motorów spalinowych Burmeister i Wain na zamówienie Societe Nouvelle des Pecheries a Vapeur w Arcachon (Francja). Ze względu na wyjątkowe zainteresowanie jakie budzi to nowe zjawisko na morzu, — trawler motorowy, — podajemy poniżej szczegółowy opis trawlera „Victoria" i jego maszyn.

Wymiary statku.

„Victoria" jest zbudowana pod specjalnym dogladem Bureau Veritas odpowiednio do klasy tego towarzystwa pierwszej 3) F. I. I. A.
długość całkowita 208' 8"
długość pomiędzy pionami 195' 0"
szerokość prześwitna 32' 9"
wysokość do głównego pokładu 18' 7"
zagłębienie ładunkowe 17' 2"
pojemność dla ładunku rybnego około 32 560 stóp³ nośność D. W. 1 075 ton.

Zalety trawlera o motorze spalinowym.

Szybkość „Victorji" obliczona jest na 11,25 węzła w normalnych warunkach. Uwzględniając szybkość z jaką maszyną w krótkim czasie może rozwinąć swą maksymalną siłę i praktycznie znacznie powolniejszą utratę ceny (depreciację) aniżeli parowa maszyna, trawler z motorem spalinowym powinien być uznany jako specjalnie się nadający dla połowów na ławicy nowofunlandzkiej i podobnych miejscach, na których pracować będzie motorowiec „Victoria".

Porównując dane tego motorowca z danemi dla trawlera parowego o tej samej długości, szerokości i zagłębieniu znajdziemy, że pojemność trawlera „Victoria" jest znacznie większa, tak samo jak i szybkość, która przewyższa szybkość statków parowych.

Promień działania „Victorji" jest olbrzymi (wynosi 2500 mil) dzięki małemu zużyciu paliwa.

Na trawlerze parowym znaczna część ładowni zajęta jest jako bunker podczas podróży w tamtą stronę i podczas pierwszej części kampanji rybołówczej, lub gdy jest to trawler parowy stosujący ropał, to znaczna i stała część ładowni jest dostosowana jako tank ropałowy. Przy tych warunkach miejsce zajęte przez bunkry nie może być zużyte dla ładunku rybnego. Na „Victorji" tych wad oczywiście niema.

Opis statku.

Statek jest rozdzielony na 9 przedziałów przy pomocy 8-iu przegród poprzecznych, a mianowicie: tank czołowy zastosowany jako pod balast wodny; przedział łańcuchowy, magazyn, ładownie numer pierwszy i drugi, kofferdam, tank dla ropału; przedział maszynowy, tank rufowy, dolna część którego przystosowana jest dla pomieszczenia wodnego balastu, górna zaś część dla tranu rybnego.

Pod ładowniami i przedziałem maszynowym statek jest zaopatrzony w podwójne dno, przystosowane częściowo dla wzięcia zapasów wody, częściowo dla płynnego paliwa.

Pojemność tanków dla ropału jest 300 ton, a składa się na nią główna część tanku wysokości całego kadłubu pomiędzy ładowniami a przedziałem maszynowym, oraz skrzydłowe tanki przedniej części przedziału maszynowego, reszta w podwójnem dnie, gdzie urzadzony jest też tank dla oleju smarowego. Przez zbudowanie wymienionego wyżej kofferdamu, ciągnącego się od kilu aż do głównego pokładu, zapas ropału i oleju jest w zupełności oddzielony od ładunku ryby.

Statek posiada jeden pokład, ciągnący się przez całą długość jego. Tylna część tego pokładu aż do ściany nadbudówki środkowej jest wyższa od reszty o 25 cm.

W naczółku z przodu pod głównym pokładem znajdują się kabiny i jadalnia załogi. Kabiny są jasne i dobrze przewietrzane.

W rozszerzeniu bocznem kopuły maszynowej nad górnym pokładem znajdują się pomieszczenia dla oficerów pokładowych i mechaników. Pierwszy oficer i pierwszy mechanik mają swoje kabiny przed przedziałem maszynowym, obok zaś znajduje się kuchnia i kabina kucharza i chłopca.

Kuchnia opalana jest ropałem ,lecz również przystosowana jest na węgiel. Istnieje również elektryczna piekarnia.

Z tylnej strony przedziału maszynowego znajduje się kabina i jadalnia dla załogi maszynowej po prawej stronie, oraz rafinerja tranu po lewej stronie.

Ponad skrzynią maszynową wznosi się izba sterowa, obok której znajdują się pomieszczenia kapitana, kabiny pierwszego i drugiego mechanika, pierwszego i drugiego oficera, radjotelegrafisty, radjostacja i jadalnia dla oficerów pokładowych i mechaników, oraz kabina zapasowa.

Wszystkie te kabiny są duże, oświetlone i wentylowane i mają ogrzewanie parowe. Ładownie mają poszycie wewnętrzne drewniane. Jak po bokach, tak też pod pokładem i na przegrodach wszędzie jest pełno elektrycznego światła, wobec czego praca może być wykonywana dniem i nocą.

Przyrząd sterowy, winda kotwiczna i winda do ciągnienia sieci są poruszane parą. Windę do ciągnienia sieci wykonała Aberdeen Trawl Owners And Engineering Co LTD., jest ona nadzwyczajnej mocy, z podwójnemi cylindrami wymiarów 9" na 14", a urządzenia trałowe na pokładzie t. zw. „fairleads" są wykonane nadzwyczaj mocno i solidnie umocowane na stalowym pokładzie.

Wewnętrzne urządzenie jest proste, mocne i trwałe, z uwzględnieniem potrzeb nowoczesnego uzbrojenia statków rybołówczych. Np. na pokładzie istnieje elektryczna maszyna do sondowania, która automatycznie rejestruje głębokość dna morza, nad którem statek ciągnie sieci. Bardzo ważnem jest znać w każdej chwili głębokość morza, w miejscu w którem się odbywa połów, szczególnie w mglistą pogodę, która przeważnie panuje w tych okolicach.

Maszynerja.

Co specjalnie charakteryzuje trawler motorowy „Victorję", to jej maszynerja. Główna maszyna spalinowa jest 4-o taktowym 6-io cylindrowym silnikiem Diesla pojedyńczego działania ostatniego wzoru Burmeistra i Waina, typu walcowego, zdolnego rozwinąć około 1 000 wskazanych koni maszynowych przy 150—155 obrotach na minutę. Ilość obrotów może być zmniejszona aż do ¼ bez jakichkolwiek trudności. Maszyna sama się zasila, również wszystkie pompy, działanie których jest niezbędne dla pracy maszyny, są poruszane przez samą maszynę. Do tych pomp należą wodna pompa chłodząca, pompa do smarowania pod ciśnieniem, 2 pompy zęzowe, oraz pompa dziennego zasilania w paliwo płynne.

Z tyłu za maszyną znajduje się kompresor, dostarczający zgęszczonego powietrza dla injekcji. Kompresor ten jest poruszany przez korbowód, osadzony na przedłużeniu głównego silnika.

Maszynerja pomocnicza.

Co do poruszania pomocniczych maszyn zdania były początkowo podzielone i ostatecznie postanowiono zachować parowe poruszanie dla trału (windy ciągnącej sieć), taksamo dla windy kotwicznej i maszyny sterowej, przyczem maszynerja ta, kierowana przez załogę pokładową, nie różni się niczem od maszynerji innych trawlerów. Niemniej jednak, ażeby zmniejszyć zużycie paliwa płynnego do ostatnich możliwych granic, zdecydowano wykorzystać ciepło gazów odlotowych głównej maszyny Diesla. Jednocześnie postanowiono zmontować całą pomocniczą maszynerję przy udziale maszynowym parowego poruszania z wyjątkiem Diesel-dynamo, pędzonego przy pomocy maszyny stosującej ciężki olej.

Specjalnie patentowany kocioł. na gazy odlotowe patentu Burmeistera i Waina.

Postanowiono zastosować patentowy kocioł na odlotowe gazy systemu Burmeistera i Waina. Podczas podróży ku miejscom połowów i powrocie od nich kocioł ten jest w stanie wykorzystać tyle ciepła z gazów odlotowych ile jest niezbędne dla wytwarzania pary dla maszyny parowej dynamo poruszanego parą, dla elektrycznego światła i dla ogrzewania, wobec czego otrzymuje się wyjątkowo ekonomiczne poruszanie. Podczas samego trałowania zamierza się puszczać w ruch maszynę na ciężki olej, służącą do wytworzenia prądu dla elektrycznego światła. Kocioł jednak może jeszcze i wówczas wytwarzać wystarczającą ilość pary dla systemu ogrzewania i dla maszyny parowej.

Jedynie podczas pracy windy trałowej niezbędne jest ogrzewać kocioł ropałem, ażeby otrzymać niezbędną dodatkową parę.

System ten ma być o wiele ekonomiczniejszy, aniżeli zastosowanie pomocniczych maszyn elektrycznych.

Kocioł ogrzewany kombinowanym sposobem gazami odlotowemi i ropałem ma wymiary 9' 6" na 8' 7" i pracuje przy ciśnieniu do 180 funtów, zmontowany jest na platformie i zbudowany jest według systemu opatentowanego przez Burmeistra i Waina dla ogrzewania częściowo gazami odlotowemi, częściowo z paleniska ropałowego. Oba te systemy ogrzewania są całkowicie oddzielone od siebie, ażeby zapewnić racjonalne spalenie ropału i uniknąć niebezpieczeństwa eksplozji.

Inne maszyny pomocnicze.

W przedziale maszynowym prócz tego ustawione są 2 dynamo dla elektrycznego światła itp. Jedno dynamo 12 kw. poruszane jest małym motorem spalinowym, drugie zaś dynamo 8 kw. ma poruszanie parowe. Prócz tego jest jeszcze poruszany parą trzypiętrowy kompresor powietrzny wyrobu Reavell'a normalnie przeznaczony na ciśnienie 1000 funtowe na cal kwadratowy.

W lewej części przedziału maszynowego jest ustawiony skraplacz składający się z skraplacza ze skrzynkowego żelaza z powierzchnią chłodzenia około 300 stóp², prócz tego znajdują się tu rozmaite pompy jak np.: dwie pompy zasilające, jedna pompa cyrkulacyjna, dwie pompy zęzowe i sanitarne, jedna z których jest poruszana parą, druga zaś elektrycznością, jedna pompa pędząca ropał ze zbiorników, jedna pompa dla oleju smarowego.

Mniejsza waga urządzenia maszynowego i zapasów paliwa pozwoliła zbudować statek o wiele smuklejszych liniach, aniżeli trawler parowy odpowiedniej wielkości. Przez to powiększone zostały zalety morskie statku, a oszczędziło się na sile, potrzebnej dla pędzenia statku naprzód i zwiększyło się wygody pomieszczeń na statku.

Próbna jazda.

Próby przyjęcia trawlera motorowego Victoria odbyły się 13-go stycznia b. r. na Sundzie przed Kopenhagą.

Statek był załadowany do średniego zanurzenia 15 stóp 10 cali, a szybkość podczas próbnej jazdy obliczona na mili pomierzonej wynosiła 11,93 węzła, przyczem maszyna rozwinęła 1248 KM wskazanych przy 160,9 obrotach na minutę. Prócz tego zastosowano próbę zużycia paliwa podczas dwuch godzin biegu, a przy tem główna maszyna rozwinęła 1238 KM wskazanych, przy 165,8 obrotach na minutę, zużycie zaś paliwa było średnio 133,8 grama na jedną siłę wskazanych KM na godzinę. Przy próbach byli przedstawiciele armatorów statku, towarzystwa klasyfikacyjnego i inne osoby.

Po tych próbach trawler motorowy został przyjęty przez właścicieli i opuścił Kopenhagę 15-go stycznia, przybywając do swego portu macierzystego Arcachon 20-go stycznia. Mimo gęstej mgły, która panowała podczas tej podróży średnia szybkość zarejestrowana wynosiła 11,21 węzła.

Wycieczki „Żeglugi Polskiej".

Dnia 1. maja s. s. „Gdańsk" wyruszył do Kopenhagi około godz. 13, mając na pokładzie wycieczkę Gimnazjum Państwowego Żeńskiego z Płocka w ilości 104 pasażerów. W wycieczce wzięli udział: uczenice starszych klas, członkowie rady pedagogicznej i kilku członków rady rodzicielskiej. Organizatorką wycieczki jest przełożona gimnazjum p. M. Rościszewska. Wycieczka odpłynęła przy pięknej pogodzie i radosnym nastroju uczestników. Powrót wycieczki nastąpił 6 maja pod wieczór.

W dniu 28 kwietnia przyszedł do Gdyni s. s. „Niemen" budowany w stoczni angielskiej Craig i Taylor, Stockton-on-Tees. Statek ten wykazał na próbach doskonałe kwalifikacje: znaczną szybkość, (przeszło 11 wezłów), sprawność maszyn i mechanizmów i znakomicie trzyma się na fali. Przy swej ładowności 5020 ton i świetnych kwalifikacjch s. s. „Niemen" jest pięknym nabytkiem naszej floty handlowej.

Wydział Pasażerski P. P. „Żegluga Polska" już zakończył wszystkie przygotowania do tegorocznych wycieczek zagranicznych i przyjmuje zamówienia, które obficie napływają. Znaczne zainteresowanie budzi wycieczka do Kopenhagi i Helsingör na Zielone Świątki. Wycieczka ta trwać będzie od 24. do 30. maja, zbędność paszportów zagranicznych na wycieczki P. P. „Żegluga Polska" gra niemałą rolę w zainteresowaniu publiczności.

Chcąc umożliwić towarzyskie podróże zagraniczne organizacjom sportowym, społecznym, klubowym, instytucjom i zakładom naukowym i t. p., „Żegluga Polska" w ciągu miesiąca maja urządza wycieczki zagraniczne ze znacznem ustępstwem w cenie. Nic więc dziwnego, że na te ulgowe wycieczki zgłasza się znaczna ilość reflektantów, z liczby organizacji bardziej rzutkich i pełnych inicjatywy.

Wydział Pasażerski „Żeglugi Polskiej" chętnie udziela informacji i na każde żądanie wysyła prospekty. (Adres: Gdynia, P.P. „Żegluga Polska" — tel. 93).

Ostatnie wyścigi łodzi z przyczepianym motorem w Anglji.

Brytyjski Klub Łodzi Motorowych (British Motor Boat Club) zorganizował 14-go kwietnia b. r. w Hendon, na morzu regaty motorowe specjalnie dla łodzi z przyczepianym motorem.

Jako miarą zainteresowania temi regatami niech posłuży fakt, że poza bezpłatnymi widzami na odległości, przeszło 1 000 widzów znalazło się, którzy wpłacili wstępne w wysokości 2 i pół szylinga, czyli przeszło 5,— złotych za prawo przyglądania się tym regatom. Motor przyczepiony jest obecnie przedmiotem masowej produkcji, w której Ameryka przoduje innym, Anglja stoi na drugiem miejscu, za nią kroczy w dużym odstępie Francja, jeszcze dalej zaś Niemcy.

Dotąd uważano, że tylko motory amerykańskie typu przyczepnego są już w standartowanym typie doprowadzone do formy odpowiadającej dzisiejszym wymaganiom techniki motorowej. Regaty w Hendonie pokazały, że również i pewna marka angielska (Watermota) dorosła do poziomu konkurencji z motorami amerykańskiemi.

We Francji dopiero w ostatnim czasie pojawiły się motory przyczepne udoskonalone (Fog-Rosengart), nie posiadają one jednak w standartowym typie tej mocy, która była reprezentowana na regatach w Hendonie. Na regaty przyjęte były klasy od 250 do 500 cm³ pojemności cylindrów (półlitrówki) jednak w kategorji A-ćwierć-litrowe (250 cm³ pojemności) nie było ani jednego zgłoszenia.

Motory przyczepne o pojemności cylindru ponad 500 cm³ zostały wyłączone od udziału w regatach przez sam komitet regat, ze względów zasadniczych.

W ten sposób, dzięki tym ograniczeniom, regaty odbyły się tylko w trzech grupach; dwóch 350 cm³-trowych i jednej 500 cm³-trowej.

Z dwu pierwszych biegów jeden był biegiem prowadzonym przez panie.

Oczywiście, główną atrakcją okazał się bieg półlitrówek, który z powodu liczności konkurentów (11 łodzi) miał dwa przedbiegi z selekcją trzech pierwszych z każdego przedbiegu — do ostatecznego biegu.

Morze było niezbyt spokojne podczas regat, co potęgowało zainteresowanie się niemi publiczności i co niewątpliwie podnosi wartość znakomitych ich wyników.

Tor dla wszystkich biegów był trzymilowy, złożony z trzech okrążeń trójkąta, o rozwinięciu boków, równającem się jednej mili morskiej (1852 mtr.).

Najwyższy czas wykazała podczas biegów łódź z motorem Evinrude, pojemności cylindrów 486 cm^3 — która przyszła w czasie 6 m. 25 sek., czyli rozwinęła fantastyczną szybkość 28,04 mili na godzinę. Niestety, był to tylko przedbieg, a w decydującym biegu Cyclone się przewróciła przy trzeciem okrążeniu trójkąta, ustępując pierwsze miejsce łodzi Miss Chief, mającej taki sam motor Evinrude, która jednak przyszła w 6 m. 38 sek., albo z szybkością 27,11 mil na godzinę. Drugie miejsce zajęła również łódź z Evinrude, czwarte również.

Prawdziwą sensacją podczas regat był sukces angielskiego motoru Watermota, o pojemności cylindrów 347 cm^3. Łódź ta nie ograniczyła się do startowania w słabszej klasie, gdzie zajęła drugie miejsce, z czasem 7 m. 42 sek., tylko o 2 sek. zdystansowana przez łódź It z motorem Lockwood, lecz stanęła również do klasy półlitrówek, gdzie rozwinęła na przedbiegu 23,81 mil na godzinę, przeszła jako trzecia w swej serji do biegu decydującego i tu przy szybkości 24,32 mil na godzinę zajęła również trzecie miejsce, przed jedną z lepszych półlitrówek, gdyż dwie inne, w tej liczbie Cyclone, która się wywróciła, nie dokończyły biegu.

Słów kilka wypada powiedzieć o rywalizacji motorów. W klasie 350 cm^3 rywalizowały między sobą łodzie z motorami: Elto (5 łodzi), Johnson (2), Lockwood (1)i angielskiWatermota (1). W wyniku biegu Lockwood zajmuje pierwsze miejsce, Watermota drugie, Elto trzecie i cztery ostatnie, Johnson czwarte i piąte.

W klasie 500 cm^3 rywalizują w przebiegach 4 Evinrude, 6 Johnsonów, 1 Watermota. W przedbiegach jednych i drugich pierwsze dwa miejsca trzyma Evinrude, trzecie Watermota, resztę Johnson. W biegach końcowych z czterech łodzi dochodzących do mety 3 mają Evinrude, jedna ma Watermotę, co już opisywaliśmy wyżej.

Wszystkie łodzie były krótkie, specjalnego typu. Cyclone skonstruowana przez C. T. Lewisa nie miała szczęścia, lecz dała największą szybkość. Dwie łodzie, które faktycznie zwyciężyły są skonstruowane przez znanego konstruktora See, na którym również C. Lewis wzorował się w konstrukcji swej łodzi.

Z wybrzeża.

Początek kwietnia zaznaczył się wyjątkowo pomyślnym połowem łososi. Łowiono je głównie w obwodzie helskim, niewodami przybrzeżnemi, a także na małem i wielkiem morzu — pławnicami. Trwało to niedługo, zaledwie 8—10 dni. Później połowy się zmniejszyły i w końcu miesica zdobywano już tylko pojedyńcze okazy, co w porównaniu z początkiem łowu kiedy kuter nieraz przywiózł po kilkadziesiąt sztuk ryby (w jednym wypadku nawet przeszło sto) świadczyć zdaje się o zakończeniu wiosennego połowu łososi.

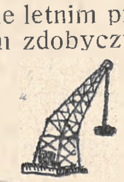
Dobry ten połów nie przyniósł jednak rybakom zbytniego dochodu, a to dlatego, że z powodu znacznej zdobyczy ceny spadły i wynosiły nie więcej jak 3—4 zł za kg. Dopiero od 15-go kwietnia ceny znów się podniosły i wynoszą obecnie nie mniej jak 6,— zł za kg.

Wyjątkowy ciąg łososi koło naszych wybrzeży bywa bardzo rzadki. Za cały szereg lat tylko w 1920-ym roku łososi było sporo, ale łowiono je dłużej, w ciągu kilku miesięcy. W tym roku zjawiły się one licznie ale zaledwie na kilkanaście dni.

Inne gatunki ryb łowiono w kwietniu w ilości bardzo niewielkiej. Na początku miesiąca trochę szprotów, połów których należy uważać za zakończony. Śledzi było jeszcze mniej jak szprotów. To samo można powiedzieć o innych rybach morskich. Zato sporo było ryb słodkowodnych okoni i płotek, szczególnie w okolicy Jastarnia —Hel przy samym brzegu zatoki. Przypisać to należy zapewne wiosennym wylewom Wisły, z powodu tego woda w zatoce Gdańskiej w końcu miesiąca była zupełnie biała, a rybacy twierdzą, że woda rzeczna, a także wiatry wschodnie obniżające poziom wody przy naszych brzegach, odbiły się ujemnie na połowie łososi.

Burza, która panowała w dniu 11 i 12 kwietnia wyrządziła sporo strat rybakom w Karwi i Chłapowie, a także i w innych miejscowościach. Zniszczyła ustawione w morzu sieci, wartości przeszło 6 000 zł. Rybak bez narzędzi — to rzemieślnik bez sprzętu, więc położenie tych, którzy straty ponieśli jest trudne, tembardziej, że połowy ich od kilku lat nie były duże. Roczny zarobek nie przekraczał nigdy 1 200—1 600 złotych czyli że straty pochłaniają niekiedy całkowity roczny dochód.

Pozatem na wybrzeżu cicho. Nastaje okres, w którym nie można liczyć na dobrą zdobycz z rybołówstwa. Wypada pomyśleć o swojej zagrodzie i przygotować ją dla gości. Poboczny dochód z wynajęcia mieszkań letnikom jest nieraz jedynem źródłem zarobkowem rybaka w sezonie letnim prawie martwym pod względem zdobyczy ryb.



Przywóz świeżej ryby do portu gdańskiego.

3 maja:
niem. żagl. z mot. R. Jörgensen 11 z Helu.



Żegluga wewnętrzna.

Strejk w żegludze reńskiej. Na Renie wybuchł strejk pomiędzy załogami statków reńskich. Załogi żądają zwyżki ogólnej płac, czemu się sprzeciwiają przedsiębiorcy żeglugi, uważając, iż wobec przewlekającego się kryzysu podniesienie płac jest niemożliwe.

Robotnicy portów w Duisburgu i Mannheimie z solidarności zastrejkowali również.

WYPADKI MORSKIE.

W porcie gdańskim obecnie wyładowuje zboże w kanale portowym parowiec niemiecki Admiral. Będzie on musiał po wyładowaniu zboża udać się na stocznię dla poważnej naprawy. Niktby nie przypuszczał, że jeszcze bardzo niedawno statek ten przeszedł awarję i niemal że uchodził za stracony.

W jednem z ramion Skaldy przed Antwerpją utknął on na mieliźnie, a przytem tak nieszczęśliwie, że został zerwany arkusz poszycia i zniszczona również jedna z przegród wodoszczelnych. 8 holowników nie mogło długo poradzić statkowi, a w pewnym momencie tak się był przechylił, że istniało duże prawdopodobieństwo przewrócenia się.

W tej samej chwili narażone zostały na zatonięcie również dwa holowniki belgijskie, ratujące statek. Admiral został ściągnięty i odprowadzony do Flissingen, skąd przybył do Gdańska, w tak dobrym stanie, że nawet jeszcze nie był na stoczni.



Uroczystość w Gdyni

Dnia 1-go maja odbyło się w Gdyni poświęcenie Urzędu Marynarki handlowej, holownika „Tur" i łuszczarni ryżu w obecności pana ministra Przemysłu i Handlu E. Kwiatkowskiego. Obecni byli również p. min. rolnictwa Niezabytowski i komisarz generalny Rzeczypospolitej w Gdańsku pan Strassburger.

Ministrowie wraz z delegatami i gośćmi zwiedzili następnie nowowybudowany „Niemen", objaśnień udzielał komendant statku kapitan Stankiewicz.

Pierwsza wycieczka na par. „Gdańsk"

Parowiec pasażerski Ż. P. „Gdańsk" odpłynął 1-go do Kopenhagi z wycieczką szkolną z Płocka i Warszawy W wycieczce wzięło udział 107 uczennic wraz z personałem nauczącym.

Powrót wycieczki

W niedzielę 6-go maja powróciła z Kopenhagi na parowcu Żeglugi Polskiej "Gdańsk" pierwsza wycieczka tegoroczna zagranicę, w której wzięły udział uczenice gimn. im hetmanowej Żółkiewskiej w Płocku.

Wycieczka udała się znakomicie, przez cały czas panowały lekkie wiatry i jak na początek maja była ciepła i słoneczna pogoda.

Zwracamy uwagę naszych czytelników, że pierwsza wycieczka w której mogą wziąść udział pojedyńcze osoby i mniejsze grupy osób odbędzie się 24-go maja, na parowcu „Gdynia", również do Kopenhagi.

Ruch portu gdyńskiego w kwietniu

Ruch portowy w kwietniu, jak było do przewidzenia ustalił szereg nowych miesięcznych rekordów.

Rekord ruchu statków, rekord dla bandery polskiej i rekord importu, który przewyższył 13.000 ton wreszcie rekord wywozu węgla przewyższył 135000 ton.

W kwietniu ogółem przybyło do portu 77 parowców o łącznej pojemności 74.028 ton rej. netto.

Ze statków tych w stanie próżnym nadeszło 66, z pasażerami i towarem 4 (41 pas. 50 t. wina, muszli i drobnicy) z ryżem 4 (12193 t. ryżu) z saletrą 1 (550 t. tomasówki) z szynami 1 (61 t. szyn)

Łączna suma przywozu wyraziła się liczbą 13430 ton. Co do narodowości statków na wejściu obraz był następujący:

polskich	9	8.154 t.
szwedzkich	22	13.918 t.
niemieckich	15	12.061 t.
francuskich	4	10.608 t.
duńskich	8	8.582 t.
angielskich	4	7.100 t.
łotewskich	6	6.225 t.
norweskich	5	3.999 t.
estońskich	2	2.208 t.
holenderskich	1	742 t.
gdańskich	1	431 t.
	77	74.028 t. r. n.

Odpłynęły z portu w kwietniu 73 parowce o łącznej ładowności 70.105 t. r. n. Z węglem statków na wyjściu było 62, z pasażerami i towarem 4, próżnych i z resztą ładunku 7. Odjechało morzem 939 pasażerów i wywieziono 18 ton drobnicy, oraz 135.195 ton węgla.

Należy z całą pewnością przypuszczać, że rekord kwietniowy co do tonażu statków i eksportu węgla zostanie przekroczony w maju o 10 do 15%.

Ruch w trzeciej dekadzie kwietnia

W trzeciej dekadzie kwietnia przybyło do portu gdyńskiego 29 parowców o łącznej ładowności 25.150 ton rej. netto. W tej liczbie próżnych 27, 1 z ładunkiem 5.500 ton ryżu z Birmy i jeden z 7 pasażerami i 16 ton muszli i win. Pod względem narodowości statków na wejściu było: polskich 6, szwedzkich 8, niemieckich 4, duńskich 4, norweskich 2 estońskich, holenderskich angielskich, francuskich, i łotewskich po 1.

Odpłynęło z portu w 3 dekadzie 27 statków o łącznej ładowności 25.107 trn. w tej liczbie 25 statków z węglem, 1 statek z 401 pasażerami i 18 t. amunicji, oraz 1 statek próżny.

Węgla wywieziono 54.015 ton, w tem 2.552 t- węgla statkowego. Pod względem wywozu węgla trzecia dekada znaczaie przewyższa dwie poprzednie, świadcząc, że w maju prawdopodnie zostanie przekroczoną miesięcznie kwota eksportu 150.000 t.

14 statków czekających na redzie

8-go wieczorem 14 większych i średnich parowców czekało na redzie wprowadzenia do portu w Gdyni. Świadczy to najwymowniej o szybkości rozwoju ruchu w porcie.

Przedstawiciele Ligi Narodów w Gdyni.

8-go zwiedzili Gdynię delegaci Ligi Narodów. Po obejrzeniu portu i jego urządzeń udali się na holowniku „Ursus" do portu gdańskiego.



Ruch portu gdańskiego

Do portu gdańskiego przybyło w kwietniu 576 statków morskich o łącznej ładowności 348.404 ton rej. netto. Tonaż statkow na wejściu przewyższł liczbę dla kwietnia 1927 roku o 4000 ton, wobec czego ustanowiony został nowy rekord ruchu dla miesiąca kwietnia.

Znamienne jest polepszenie się stosunku statków z ładunkiem na wejściu i wyjściu, w porównaniu jak z poprzednim miesiącem, tak i z kwietniem poprzedniego roku. W roku 1927, w kwietniu, przybyło z ładunkiem 260 statków o łączn. ładowności 134.741 t., w ubiegłem zaś kwietniu 314 statków z 154.304 t. r. n. Na wyjściu natomiast w kwietniu 1927 r. było statków z ładunkiem 546 z 309.045 trn., w kwietniu bieżącego zaś roku 448 statków z 289.455 t. r. n.

Nastąpiła więc większa równowaga co do zajęcia statków pod ładunek na wejściu i wyjściu, sprzyjając jednocześnie rozwojowi żeglugi i potanieniu frachtów.

Bandera polska rzadziej niż w zeszłym roku ukazywała się w porcie gdańskim w ubiegłym kwietniu. Tłumaczy się to udawaniem się polskich statków po ładunek do Gdyni w większej mierze niż przedtem, oraz nieczynnością floty Wisły-Bałtyk. — Bandera polska powiewała w kwietniu w porcie gdańskim na 7-miu większych statkach o łącznej ładowności 8.191 t. r. n.

Ruch osobowy na wyjściu (emigracja) był względnie znaczny: wyjechało 5.269 osób, w tej liczbie tylko 513 wprost do Nowego Yorku lub Kanady, 3.172 pas. zaś przez Londyn, 801 przez Hull i 783 przez Kopenhagę.



Ruch w Tczewie się rozpoczął

7-go maja odpłynęły z Tczewa do Kopenhagi z holownikiem „Rybak" lichtugi morskie „Antek" i „Stefek" z ładunkiem 1350 ton węgla.

Prócz tego załadowano i wysłano w pierwszych dniach maja do Królewca 4 berlinki z 1.600 t. węgla.

Ruch portowy Gdańska.

Na weiścu:

28 kwietnia: szw. par. Hernodia 731 t. z Hernösandu próżny (Polsko-Skand., kolej nadwiśl.), szw. par. Monika 744 t. z Hamburga próżny (Wolff, Westerpl.).

29 kwietnia: niem. żagl. z mot. Mangan 299 t. z Haderslevn próżny (Voigt, kan. port.), niem. par. Fritz Hugo Stinnes V. 2820 t. z Królewca próżny (Artus, kolej nadwiśl.), czw. par. Annie 698 t. z Sölvesborga próżny (Prowe, Westerpl.), duń. par. Faro 277 t. próżny (Bergenske, most Breitenbacha), niem. par. Liesbeth Cords 496 t. z South Alloa próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Lilian 70 t. z Gotlandu z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Rechtenfleht 47 t. z Kalmaru z żytem (Ganswindt, Baltoil), norw. par. Jotunfjell 1307 t. ze Szczecina próżny (Polsko-Skand., kan. port.), duń. par. Lituania 3940 t. z Nowego Jorku z pasażerami i towarem (United Baltic, Vistula), niem. par. Stella 332 t. z Królewca próżny (Prowe, kan. port.), niem. par. Kurt Hartwig-Siemers 648 t. z Setubalu z pirytem (Behnke i Sieg, b. port. ces.), niem. żagl. z mot. Stör 72 t. z Flakenbergu z żytem (Westerpl.), gd. par. D. Siedler 256 t. z Haugesundu ze śledźmi (Reinhold, kan. port.), niem. par. Mecklenburg 670 t. z Roztoku próżny (Shaw Lovell, Wisłoujście), norw. par. Bruse 1009 t. z Skien próżny (Bergenske, Viktoriawand), szw. żagl. z mot. Condoren 106 t. z Oskarshamnu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Marion 56 t. z Simrishamnu z żytem (Bergenske, kan. port.), du. par. Svanholm 2172 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Possehl 1348 t. z Lubeki próżny (Reinhold, Legan).

30 kwietnia: duń. par. Wiborg 289 t. z Aarhus z towarem (Bergenske, b. port. ces.), hld. par. Odysseus 606 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic), niem. par. Arcona 303 t. ze Szczecina z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Dora Ahrens 529 t. z Roztoku próżny (Shaw Lovell, Wisłoujcie), niem. par. Tip 765 t. z Moss próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. żagl. Stina 186 t. z Kopenhagi z żelastwem (Westerpl.), niem. par Reval 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. par. Marianne 609 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Imatra 544 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. żagl., z mot. Hans Martin 8 t. z Karlskrony z świeżą rybą (Kpt., Gdańsk), łot. par. Talvaldis 252 t. (Behnke i Sie, Victoriawand), niem. mot. Gertrud II. 107 t. z Szczecina z pszenicą (Bergenske, kan. port.), łot. par. Kaupo 1457 t. próżny (Artus, Legan), hld. żagl. z mot. Dolpin b. skład węgla mar.), szw. par. Eriksborg próżny (Polsko-Skand., Westerplatte).

30 kwietnia: niem. par. Industria 1277 t. z Malmö z rudą (Schenker, wolna strefa), gd. par. Mottlau 430 t. z Groningen z żytem (Behnke i Sieg, Russenhof), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z towarem (Ellerman Wilson, dworzec nadwiślański.

1 maja: ang. par. Baltannic 1034 t. z Londynu z towarem (United Baltic, kan. port.), niem. par Rudolf 487 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), łot. par. Viesturs 398 t. z Stege próżny (Behnke i Sieg, Weterpl.), gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 t. z Antwerpji z pszenicą (Reinhold, kan. port.), szw. par. Ingeborg 191 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadwiśl.), duń. żagl. z mot. Inger 278 t. z Malmö z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), szw. żagl. Georg 115 t. z Oskarshamnu z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Iris 722 t. z Flensburga próżny (Pom), szw. żagl. Svanen 300 t. z Kalmaru próżny (Reinhold).

1 maja: ang. par. Kovno 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellermann Wilson, kolej nadwiśl.), duń. mot. Yrsa 262 t. z Halmstadu z żytem (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Viktoriavand), szw. par. Magnar 648 t. z Oäelösundu z żelastwem (Schenker, kan. port.), niem. mot. Adele 70 t. z Królewca próżny (Prowe, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Elin 69 t., szw. żagl. z mot. Valkyrian 86 t. z Enköpingu z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Königsberg 394 t. z Rotterdamu ze zbożem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Meise 419 t. z Rotterdamu z pszenicą (Nordd. Lloyd Reiffeisen), niem. par. Viktoria 364 t. z Bremy z towarem (Wolff, kan. port.).

2 maja: szw. par. Gusten 353 t. z Nyköpingu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), turecki mot. Hassan Bir 24 t. z morza ze spirytusem (Bertram, kan. port.), szw. żagl. Petrel 141 t. z Raa próżny (Bergenske, kan. port.), szw. żagl. z m. Alf 83 t. z Enköpingu z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Iris 169 t. z Malmö z towarem (Reinhold, kan. port.), pol. par. Tczew 344 t. z Amsterdamu z tow. (Pam, wolna strefa), norw. par. Strudsholm 600 t. z Rotterdamu z żelastwem (Reinhold, bassen Holmu), niem. p. Bussard 567 t. z Rotterdamu z tow. (Nordd Lloyd, w. strefa), duń. par. Aslaug 900 t. z Aarhus próżny (Dzg. Schiff. K. kan. port.), duń. par. Ester 724 t. z Londynu próżny (Reinhold, w. strefa), szw. par. Nordöst 528 t. z Halmstadu próżny (Behnke i Sieg, basen Holmu), niem. ż. z m. Else Kühlke 102 t. z Elbląga próżny (Bergenske, b. port. ces.), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t z Kopenhagi z towarem (Reinh., w. strefa), niem. par. Elfr. Charlotte Becker 377 t. z Lizbony z żelastwem (Dzg. Schiff. K., basen Holmu).

3 maja: niem. par. Cygnus 478 t. z Belfastu z żelastwem (Reinhold, kan. port. szw. ż. z m. Skjöld 63 t z Kalmaru z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), lit. par. Lydys 196 t. z Szczecina z tow. (Behnke i S., kan. port.), niem. par. Norderney 547 t. z Hamburga z towarem (Voigt, kan. port.), niem. par. Alexandra z Gdyni z resztą towaru z Hamburga (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Consul Hintz 932 t. z Rotterdamu z żelastwem (Shaw, Loveli, Victoriavand), fr. par. Enambouc z Szczecina próżny (Pol. Sk., kan. port.).

3 maja: szw. par. Irma 724 t. z Helsingborga próżny (Artus, Westerpl.), ang. par. Anglos 782 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerplatte), niem. par. Barcelona 3664 t. z Baltimore z żelastwem (Hartwig, wolna strefa), niem. par. Sedina 583 t. z Lubeki ze zbożem (Reinhold, b. port. ces.), niem. par. Johann Blumental 231 t. z Korsöru próżny (Wolf, Victoriavand), niem. par. Nereus 383 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), niem. żagl. z m. R. Jörgensen 11 t. z Helu z świeżą rybą (Gdańsk), norw. cystern. Maryl 253 t. z Breviku próżny (Bergenske, b. port. ces.).

4 maja: niem. par. Leonhard 429 t. z Królewca ze zbożem (Behnke i Sieg, b. port. ces.), niem. par. Hildegard 770 t. z Christiansandu próżny (Reinhold, Westedpl.), pol. par. Wilno 1122 t. z Kopenhagi próżny (Pam, Westerpl.), niem. par. Lisbeth Zelk 566 t. z Rostoku próżny (Shaw Lovell, kan. port.), niem. par. Fleiss 297 t. z Ruhrortu z żelazem (Voigt, wolna strefa), niem. żagl. z mot. Scholle 53 t. z Królewca ze zbożem (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Holland 720 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Wisłoujście), szw. par. A. K. Fernström 433 t. próżny (Bergenske, Stocznia Klawitt er),duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i pocztą (Reinhold, kan. p.). hld. par. Larenberg 2006 t. z Kirkenaes z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Tasso 2172 t. z Londynu próżny (Elerman Wilson, kan. port.), duń. żagl. z m. Söstrene 49 t. z Oslo z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Anneliese 419 t. z Wismaru z pszenicą (Reinhold, kan. port.), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), niem. par. Margarete Schröder 616 t. z Antwerpji z pszenicą (Wolff, kan. port.), niem. par. Ina Lotte Blumenthal 890 t. z Stralsundu próżny (Wolff, Victoriawand), szw. par. Egon 291

t. z Helsingforsu z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Fram 1525 t. z Oskarshamnu próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Egeria 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, k. port.), gd. par. Stzel 593 t. z Antwerpji z tow. (Behnke i Sieg, dworzec nadwiśl.), szw. par. Themis 383 t. z Göteborga z tow. (Bergenske, Slyte.b. port. ces.). łot. par. Herman 519 t. z Plymouth (Reinhold), basen Holmu), niem. par. Carl Cords 498 t. z Londynu z żelastwem (B. i Sieg), basen Holmu), duń. ż. z m. Rene 49 t. z Oslo z żelastwem (Gansw., Westerpl.).

5 maja: niem. par. Joachim Zelk 628 t. z Roztoku próżny (Behnke i Sieg, Viktoriawand), ang. par. Baltara 1387 t. z Libawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), niem. par. Riga 571 t. z Lubeki próżny (Pam, Westerplatte), fsk. par. Siirto 419 t. z Ystadu próżny (Reinhold, Legan, norw. par. Velang z Gossa z kamieniami (Bergenske), łot. par. Mars 280 t. z Lipawy próżny (Behnke i Sieg, kan. port.).

Na wyjściu.

28 kwietnia: niem. par. Arnold Köpke 439 t. do Gandawy z drzewem (Voigt), niem. par. Finnland 246 t. do Ostendy z drzewem (Voigt), niem. par. Orest 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. par. August Blume 408 t. do Amsterdamu z drzewem (Nord. Sch. A. G.), szw. par. Majfrid 524 t. do Falkenbergu z węglem (Artus).

29 kwietnia: fsk. par. Equator 2652 t. do Helsingforsu z towarem (Bergenske), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Sk.), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. żagl. Gaerd 268 t. do Hudiksvallu z węglem (Bergenske), szw. par. Amazone 378 t. do Oernsköldsvik z węglem (Pam), niem. żagl. z mot. Antares II 78 t. do Göteborga z cementem (Gansw.), duń. żagl. z m. Jens 125 t. do Faxe z węglem (Bergenske), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i tow. (Reinhold), gd. par. F. G. Reinhold 706 t. do Wasklot próżny (Reinhold), niem. p. August 268 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Balder 679 t. do Lysekiulu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Cyrene 288 t. do Szwecji z węglem (Reinhold).

30 kwietnia: niem. p. Jotunheim 2235 t. do Wenecji z węglem (Behnke i Sieg), łot. parow. Bartava 461 t. do Windawy z węglem (Voigt), szw. par. Ribersborg 705 t. do Malmö z węglem (Lenczat), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), austr. mot. Kärnten 134 t. do Kołobrzegu próżny.

30 kwietnia: duń. mot. Maagen 97 t. do Klintehamnu z węglem (Bergenske), niem. par. August Cords 745 t. do Abo z węglem (Artus), est. mot. Virumaa 371 t. do Tallinu z węglem (Befr. Ges.), łot. par. Talvaldis 252 t. do Rygi próżny Behnke i Sieg), niem. par. Reval 575 t. do Tallinu z towarem (Lenczat), niem. par. Aeolus 337 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), łot. par. Rauna 1441 t. do Rygi z węglem (Voigt), łot. par. Mars 278 t. do Lipawy z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Imatra 544 t. do Kotki z towarem (Lenczat), tur. mot. Hassan Bir 20 t. do Helsingforsu ze spirytusem (Bartram).

1 maja: szw. par. Vandia 798 t. do Kotki z węglem (Artus). niem. par. Stella 333 t. do Horsensu z drzewem (Prowe), szw. par. Wilhelmina 698 t. do Sundsvallu z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Selma 66 t. do Barsebäku z węglem (Bergenske), hld. żagl. z mot. Wim 99 t. do Kłajpedy z cukrem (Prowe), duń. żagl. z mot. Urda 56 t. do Simrishamnu z węglem (Ganswinddt), grecki par. Patros 105 t. do Kronstadu ze spirytusem (Ganswindt), niem. par. Brake 336 t. do Karrebeksminde z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Mineral 309 t. do Hamburga próżny (Reinhold), szw. żagl. z mot Argus 48 t. do Landskrony z węglem (Ganswindt), szw. par. Hernodia 732 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.).

1 maja: niem. par. Mineral 309 t. do Hamburga próżny (Reinhold), szw. mot. Harold 48 t. do Landskrony z węglem (Ganswindt), norw. par. Karmoy 144 t. do Gdyni próżny (Reinhold), belg. mot. Boris 151 t. do Kilonji próżny (Bartram), hld. par. Odysseus 606 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), szw. mot. Hedwig 113 t. do Skillinge z węglem (Bergenske).

2 maja: duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Mary 1124 t. do Holtenau z węglem (Behnke i Sieg), hld. hol. Loucky 10 t. do Gdyni próżny (Schichau). norw. par. Sagatind 964 t. do Narrköpingu z węglem (Bergenske), niem. żagl. z m. Gertrud II 107 t do Kłajpedy próżny (Bergenske), szw. par. Tom 1162 t. do Gefle z węglem (Artus), pol. par. Wilja 2266 t. do Gdyni próżny (Rząd Polski), duń. par. Farö 277 t. do Kjöge z drzewem (Bergenske), niem. par. Arcona 303 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), gd. par. Echo 555 t. do Gdyni próżny (Behnke i S.), szw. par. Esbjörn 1046 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Phöbus 362 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), ang. par. Baltannic 1034 t. do Tallinnu z pas. i towarem (Un. Baltic C.), niem. żagl. z mot. Annemarie 125 t. do Kłajpedy z cementem (Prowe), niem. par. Gerda 693 t. do Bordeaux z węglem (Artus), niem. par. Industrie 1277 t. do Oskarshamnu próżny (Schenker), niem. par. Moskau 365 t. do Köpingu z węglem (Shipco), niem. par. Tip 765 t. do Sztokholmu z węglem (P. Sk.).

3 maja: łot. par. Daugava 751 t. do Rygi z węglem (Bergenske), szw. par. Gota 674 t. do Wisby z węglem (Behnke i Sieg), hld. ż. z m. Reina II 158 t. do Królewca próżny (Bergenske).

3 maja: niem. żagl. z mot. Hanna 79 t. do Nyköpingu z węglem (Bergenske), szw. parow. Magnar 628 t. do Gdyni próżny (Schenker), niem. par. Rhemania 480 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), niem. par. Schleswig 478 t. do Treportu z drzewem (Mory), szw. par. August 427 t. do Karlskrony z węglem (Bergenske), fr. par. Depute Pierre Goujon 1182 t. do Casablanca z węglem (Mory), niem. par. Johann Ahrens 538 t. do Wasklot z węglem (Voigt), niem. żagl. z mot. Grete 107 t. do Klintehamnu z węglem (Berg.), lit. par. Lydys 196 t. do Kłajpedy z tow. (Behnke i S.), duń. par. Taarnholm 828 t. do Manchesteru z towarem (Reinhold), szw. mot. Condoren 106 t. do Oskarshamnu z węglem (Behnke i S.), duń. par. Rosenborg 1206 t. do Hull z drzewem (Bergenske), szw. par. Iris 169 t. do Helsingforsu z tow. (Reinhold), niem. par. Marianne 609 t. do Lipawy próżny (Behnke i S.), gd. par. Prosper 410 t. do Londynu z tow. (Behnke i Sieg), niem. par. Bussard 568 t. do Helsingforsu z towarem (Nordd. Lloyd), gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 t. do Trangsundu próżny (Reinhold), niem. par. Victoria 364 t. do Królewca z towarem (Wolff).

4 maja: niem. par. Königsberg 394 t. do Królewca próżny (Reinhold), szw. par. Eriksborg 832 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. mot. Lisa 539 t. do Hudiksvallu z węglem (Artus), niem. par. Kurt Hartwig Siemers 648 t. do Gdyni próżny (Reinhold), szw. par. Nora 736 t. do Korsör z węglem (Artus), niem. par. Joh Blumenthal 931 t. do Korsör próżny (Wolff), niem. par. Gerda erdinand 498 t. do Rouen z węglem (Mory), szw. żagl. z m. Magda 83 t. do Göteborga z cementem (Ganswindt), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i tow. (Ellerman i Wilson), niem. par. Alexandra 438 t. do Królewca próżny (Behnke i S.), ang. par. Tasso 2172 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), gd. par. D. Siedler 256 t. do Lipawy z solą (Reinhold), ang. par. Kovno 1477 t. do Hull z pasażerami i tow. (Ellerman Wilson), niem. par. Reinhard 541 t. do Kopenhagi z węglem (Pam), niem. ż. z m. Margarete 49 t. do Bremy z drzewem (Prowe), niem. ż. z m. Adele 66 t. do Ystadu z węglem (Bergenske) fsk. par. Imatra 2604 t. do Frederikshamnu próżny (Lenczat), norw. p. cyst. Meryl 253 t. do Vejle z melasą (Berg.).

5 maja: szw. par. Otis 759 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Lord 917 t. do Gdyni próżny (Shipco), szw. par. Gudrun 452 t. do Helsingborga z węglem (Prowe), szw. par. Lilly 725 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), szw. żagl. z mot. Borghild 59 t. do Kalmaru z cementem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Zitadella 57 t. do Gefle z cementem (Bergenske), szw. żagl. Zenitha 186 t. do Hudiksvallu z węglem (Ganswindt), szw. ż. z m. Astrid 57 t. do Skillinge z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Sophie 69 t. do Kopenhagi z melasą (Bergenske), szw. żagl. z mot. Pepita 97 t. do Slyte.

Miejsca przeładunkowe w porcie gdańskim

Stosunkowo do swej wielkości i znaczenia, jakiego nabrał w ostatnich latach port gdański ma on organizację luźną, środki wewnętrznej komunikacji niewystarczające i rozrzucony jest na olbrzymiej przestrzeni, przyczem nabrzeża zdatne do przeładunku w mniejszej lub większej mierze przerywane są miejscami nieużytecznemi. W ten sposób port zajmuje o wiele większą przestrzeń aniżeli ją obecnie racjonalnie eksploatuje.

Zbliżając się od strony morza do portu wchodzi się statkiem pomiędzy wschodnie, dłuższe molo, a zachodnie molo, krótsze. Przy zachodniem molo stają nieraz statki o większem zagłębieniu, przed wejściem do portu. Tuż obok znajduje się tak zw. Feuerplatz, mający miejsce na jeden statek. Za nim rozpoczyna się szeroka i wybagrowana do 9 metrów pola basenu „strefy wolnej". Brzegi basenu są pierwszym ośrodkiem przeładunkowym lewego brzegu Wisły. Północna, zwrócona do morza strona tego basenu ma silniejsze krany i służy zasadniczo do przeładunku rudy, węgla, w razie potrzeby również żelastwa, lecz wyłącznie z większych statków.

Południowa strona ma składy wolnocłowe i krany do przeładunku drobnicy.

W wolnej strefie przy przeładunku rudy pomaga również specjalny kran pływający 25 tonowy.

Na przeciwległym prawym brzegu znajduje się basen amunicyjny, eksterytorjalny, należący do Polski i mający osobne połączenie kolejowe.

Dalej w głąb portu prowadzi t. zw. „kanał portowy", który powstał w czasach gdy t. zwane „Wisłoujście" się zamuliło i właściwe wejście przeniesiono do „nowego dojazdu" (Neufahrwasser).

Przy postojach statki ocumowane przy lewym brzegu kanału portowego notowane są jako stojące w kanale portowym, stojące przy prawym brzegu, bliższym morza, notowane są jako stojące przy Westerplatte.

Westerplatte jest tylko prowizorycznem cumowiskiem statków na wejściu. Mimo iż kanał portowy jest wąski, prawy jego brzeg, pozbawiony dotąd połączeń kolejowych uznano za najodpowiedniejsze miejsce dla statków oczekujących możności ładowania, gdyż nabrzeża Westerplatte w inny sposób wykorzystać nie można.

Inaczej na lewym brzegu kanału portowego. Tu się znajdują dwa większe śpichrze i szereg składów, przed któremi biegną dwa tory, oraz są parowe krany i prywatne krany elektryczne. Tu stoją wszystkie statki regularnych linij, zaraz po przybyciu, w sąsiedztwie dworca kolejowego Neufahrwasser. Odbywa się tu również przeładunek zboża, fosfatów, śledzi, jak również, we wschodnim końcu, węgla.

Naprzeciwko skrętu z kanału portowego do właściwej Martwej Wisły znajduje się na prawym brzegu mały basen Möwenschanze, przy którym mniejsze statki ładują drzewo, dalej w stronę miasta znajduje się historyczna twierdza Wisłoujście, przy której znajduje się cumowisko t. zw. Viktoriawand. W północnej części jest tu miejsce dla jednego statku, dla ładowania drzewa, przy samej zaś twierdzy tylko stanowisko do oczekiwania kolejki ładowania.

Po lewej stronie Wisły w tem miejscu znajduje się były skład węgla marynarki, gdzie się ładuje węgiel, produkty naftowe, spirytus i t. p.

Dalej ku południowi istnieją stanowiska na lewym brzegu z dojazdem kołowym, a naprzeciwko wsi Wisłoujście duże śpichrze, „Russenhof", przy których stają przeważnie większe statki, a jeszcze dalej w stronę miasta leżą „dworzec i kolej nadwiślańska", — poza wolną strefą najlepiej przystosowane do przeładunku masowych towarów. Tu przeładowuje się przeważnie węgiel w eksporcie, nawozy sztuczne w imporcie.

Po prawym brzegu naprzeciwko dworca nadwiślańskiego leżą: basen dla masowych towarów, który będzie gotowy do jesieni i stanowiska do ładowania drzewa, ciągnące się aż do t. zw. „Pommerenzdorfu".

W południowym końcu kolei nadwiślańskiej, już naprzeciwko Holmu i Pommerenzdorfu znajduje się na lewym brzegu Wisły Polski Urząd Pocztowy dla obrotu paczkowego. Wszystko, co znajduje się ku południowi od tego urzędu należy już do miejskiej części portu.

Od ujścia do morza, aż do Polskiego Urzędu Pocztowego ciągnie się część mająca ogólną nazwę Nowego Portu (Neufahrwasser), którą oczywiście odróżniać należy od nazwy samego wjazdu, oraz od nazwy osady, położonej przy kanale portowym, brzmiących tak samo.

Część gdańska Wisły rozdwaja się przy Holmie na dwa ramiona: właściwą Wisłę, otaczającą Holm od południa i zachodu, nad którą leżą stocznie Gdańska i Schichau, i drugie ramię, sztucznie rozszerzone, które się nazywa „byłym portem cesarskim" (Kaiserhafen), a przed rozszerzeniem i pogłębieniem nazywało się Szkutową Wodą (Schutenwasser).

Cały więc Holm i były port cesarski liczyć wypada do prawego brzegu Wisły, tembardziej, że jedyna kolejowa komunikacja Holmu z lądem odbywa się przy pomocy promu kolejowego przez były port cesarski na Troyl, leżący na prawym brzegu.

Lewy brzeg Wisły, zaczynając od północnego rozwidlenia przy Holmie, zajmuje szereg stanowisk, ciągnących się na przestrzeni trzech kilometrów — aż do stoczni Schichau. Niema tu nigdzie torów nadbrzeżnych, jednak biegną one w pewnej odległości (.00—400 metrów) z tyłu poza prywatnemi placami, które ze swej strony mają dostęp do statków tylko przez ulicę nadbrzeżną, zwaną Broschkischer Weg. W północnej części stanowiska przy tej ulicy noszą ogólną nazwę Legan, dalej zaś w stronę miasta — Schellmühl, gdyż tak się nazywa dalej w głąb lądu położona osada.

Przy Leganie leżą również śpichrze Vistula i Baltic, wobec czego statki stojące przy Vistuli lub Baltic stoją oczywiście przy Leganie.

Brzeg Holmu naprzeciwko Leganu prawie że nie jest wykorzystany. Dalej, naprzeciwko Schellmühl, ładują nieraz drzewo statki wytrzymujące powolne ładowanie, np. duże żaglowce. Już bliżej Schichaua znajduje się na Holmie basen t. zw. Raiffeisenbecken, przy którym znajduje się śpichrz Westpreussen i inne i odbywa się przeładunek produktów rolniczych. Dalej w stronę miasta oba brzegi — lądowy i wyspy Holm, zajmują najpierw stocznia Schichau, a za nią Stocznia Gdańska.

(Dokończenie nastąpi)

Stan lodu na Bałtyku

Osobliwością ostatnich dni jest całkowite zniknięcie przeszkód z powodu lodu na zatoce Fińskiej. Wschodnie wiatry w pierwszych dniach maja i ciepła pogoda spowodowały wraz z wezbraniem rzek spłynięcie lodu. Obecnie Finlandja, Estonja, i Z. S. S. R. zawiesiły dla zatoki Fińskiej komunikaty lodowe. Również Moonsund jest już wolny.

W zatoce Botnickiej Finlandja sygnalizuje: Vasklot i Jacobstad już wolne, taksamo Yxpila. Przed Tankar jeszcze kra i dalej ku północy żegluga zamknięta. Szwecja podaje: Karlsborg i Lulea zamknięte, dojazd przed Gasören też, dalej ku południowi żegluga otwarta.

Odczyt o przyszłości Lipawy

Uczony łotewski K. Balodis wygłosił na politechnice ryskiej ciekawy odczyt o przyszłości Lipawy. Wysokie cła ochronne za czasów rosyjskich umożliwiły powstanie w Lipawie przemysłu żelaznego, który miał odbyt dla swej produkcji w Rosji. Jednocześnie niezamarzający port lipawski służył do wywozu zboża z południowo-zachodniej Rosji i utrzymywał regularną komunikację zamorską z Ameryką i Azją Wschodnią. Już wówczas Lipawa otrzymała port konkurencyjny w postaci Windawy, portu windawsko-moskiewsko-rybińskiej kolei prywatnej, która konkurowała skutecznie z rządowym portem lipawskim i odciążyła większą część lipawskiego obszaru ciążenia.

Wojna światowa i rewolucja rosyjska wyłączyły Lipawę z wymiany światowej, nie pozbawiły jej jednak jej zalet niezamarzającego portu, produktywnych fabryk, wyćwiczonych robotników przemysłowych i około 10 000 marynarzy. Port niezamarzający stoi pustką, gdyż spór polsko-litewski zamknął lipawsko-romnieńską kolej na litewskim odcinku, a polski wywóz skierował się na Królewiec.

Z innej strony Ryga przy pomocy łamacza lodu „Kr. Waldemars" zalicza się do niezamarzających portów, rząd zaś wzbraniał się wciąż zbudować kolej do Lipawy na rosyjską szerokość toru, i w ten sposób pozbawił miasto również rosyjskiego tranzytu.

Nimbu wolnego od lodu portu pozbawiły Rygę ubiegłej zimy ciężkie awarje okrętowe w zatoce Ryskiej, dla Lipawy zaś otworzyły się perspektywy również w kierunku rosyjskiego tranzytu z otwarciem nowej kolei o rosyjskim torze z Lipawy do Falzgrafen. Jednak od jesieni Rosji znów brak jest towarów eksportowych. Zboże, które Rosja przed wojną eksportowała w wielkich ilościach, produkuje się obecnie w tak małych ilościach, że musi ono być ściągane przez karne ekspedycje na wyżywienie miast. Zawarty z Rosją traktat handlowy jest zbudowany na piasku, gdyż Łotwie brak żelaza na przejęte przez nią dostawy i żelazo wypada wwozić z zagranicy. Łotwa nie posiada ani rudy żelaznej, ani węgla. Potężny przemysł żelazny natomiast posiadają: Anglja, Niemcy i Danja, która uzależniona jest od dowozu rudy z północnej Szwecji. W Lipawie mogłyby swobodnie powstać i rozwinąć się młoty parowe na przeróbkę żelaza, gdyż rudę szwedzką można otrzymywać po tańszej cenie, aniżeli w Anglji, Niemczech i w Danji (to samo dotyczy Gdyni, wobec krótszych odległości, dla przemysłu okrętowego. (Red.). Do głównych odbiorców na żelazo możnaby zaliczyć w Lipawie Państwo, które w najbliższym czasie musi przeprowadzić zamianę starych szyn kolejowych na nowe. Przepałki z pod młota parowego mogą służyć Lipawie do fabrykacji cementu i tomasyny, a w ten sposób służyć do podniesienia rolnictwa. Na wzór Niemiec powinna Lipawa rozpocząć na swych stoczniach budowę okrętów i stworzyć dla swych marynarzy flotę, gdyż na duńskich, angielskich, amerykańskich, statkach już się nie angażuje obcych marynarzy, a dla komunikacji frachtowej brak jest okrętów.

Fabryki przemysłu włóknistego, istniejące w Lipawie mają duże perspektywy na odbiorców we własnym kraju, który przy wysokich cłach jednak nabywa te wyroby zagranicą. Lipawska fabryka zapałek stoi przed niebezpieczeństwem nabycia jej przez trust szwedzki, który stwarza monopol światowy, a przy tem zagraniczne fabryki, któreby mogły z nim konkurować nabywa i zamyka. co dla Łotwy byłoby związane z wielką stratą, gdyż traci ona możność zużycia u siebie swego drzewa osikowego.

Powyższe rozważania, dotyczące pobliskiego portu i miasta bałtyckiego, mogą i w odniesieniu do naszych portów mieć zastosowanie.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

SZWECJA.

Nowy szwedzki motorowiec dla komunikacji z Australją. W styczniu bieżącego roku zakończona została na Götawerken w Göteborgu budowa motorowca Mirrabooka, który już uruchomiony został na linji australijskiej od kwietnia b. r.

Nazwa Mirrabooka pochodzić ma z języka australijskiego i oznaczać ma konstelację „krzyża południowego" w tym języku. Jest to jak dotąd, największy statek zbudowany w Szwecji. Długość jego — 139 metrów, szerokość 17,4, wysokość 12,2, a zanurzenie 8 metrów. Nośność 9 000 ton DW.

Sylwetka okrętu charakteryzuje się pionową stewą przednią i długim wysokim naczółkiem, oraz rufą krążownika.

Przez cały statek ciągną się dwa pokłady, a w przedniej części jest jeszcze dodatkowy międzypokład. Motor spalinowy typu Burmeistra i Waina rozwija 6 400 KM wskazanych przy 110-iu obrotach na minutę, zapewniając szybkość 15 węzłów z ładunkiem i około 18 węzłów pod balastem. Dzięki swej szybkości i braniu ropału na całą podróż wykonać on może przebieg Göteborg—Australja w ciągu 33 dni, co stanowi poważny rekord. Statek może wziąść ropału do 2 000 ton, przyczem zużycie dobowe wynosi 22 tony i z takim zapasem motorowiec ten może wykonać dwukrotnie podróż dokoła świata, nie zasilając się w paliwo. Praktycznie, oczywiście, ma to tylko to znaczenie, że „Mirrabooka" może zadowolnić się zasilaniem w ropał tylko w takich miejscach szlaku Europa—Australja, gdzie ropał jest najtańszy.

Statek jest zasadniczo towarowy, lecz ma również 10 kabin pasażerskich, nadzwyczaj zbytkownie urządzonych.

Dla ładowania własnemi środkami statek posiada 14 wind elektrycznych.

RUMUNJA.

Powiększenie floty państwowej Przewiduje się powiększenie floty państwowej przy udziale kapitału zagranicznego. Zaciągnięta zostanie prawdopodobnie pożyczka w wysokości 1 000 000 000 lej, którą otrzyma ministerstwo komunikacji na nabycie nowych statków. „Służba Morska" otrzyma 600 000 000 lej na nabycie trzech parowców pasażerskich i trzech statków towarowych. 400 000 000 lej otrzyma „Służba Rzeczna" na nabycie statków pasażerskich i innych objektów pływających dla rzeki. Prawdopodobnie nastąpi połączenie się w jedną całość „Służby Rzecznej Państwowej" i „Służby Narodowej Rzecznej" z jednoczesnem przekształceniem się w towarzystwo handlowe. „Służba Morska" stanie się towarzystwem żeglugi o charakterze towarzystwa akcyjnego, ze znacznym udziałem kapitału zagranicznego.



Bałtycki rynek frachtowy.

Nastąpiła lekka zwyżka frachtów na Bałtyku jak dla drzewa, tak również i dla węgla, na co niewątpliwie wpłynęło oczyszczenie się zatoki Fińskiej i południowej części zatoki Botnickiej z lodu, oraz łagodzenie się kryzysu szwedzkiego w całym szeregu przemysłów; jedynie zafrachtowania na czas są jeszcze zupełnie bez żądania tonażu, gdyż główne perspektywy przewozów na dalszą metę już są pokryte kontraktami. Tak samo i na krótsze terminy frachtów z Gdyni i Gdańska z węglem niema, aż do drugiej połowy maja.

Przy korzystaniu z otwierających się portów wypada jeszcze uciekać się do pomocy łamaczy lodu, co jednak przedraża koszta. W ten sposób dopiero około 10-go maja Wyborg stał się dostępny, bez łamacza lodu a jeszcze w pierwszych dniach maja angielski parowiec „Clyne Rock" uszkodził tu około Björke poważnie swą śrubę. Około połowy maja Leningrad zostaje dostępny dla wszystkich statków bez łamacza lodu.

RUCH PORTOWY

GDYNIA

Na wejściu:

1 maja: szw. par. Regulus 492 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.).

2 maja: łot. par. Kriws 823 t. z Ekenäs próżny (Hartwig), szw. par. Merkur 800 t. z Varbergu próżny (Pol-

sko-Skand.), niem. par. Stormarn 846 t. z Koldingu próżny (Prowe).

3 maja: gdański par. Echo 556 t. z Gdańska próżny (Hartwig), niem. par. Selma 818 t. z Nakskov próżny (Polsko-Skand.).

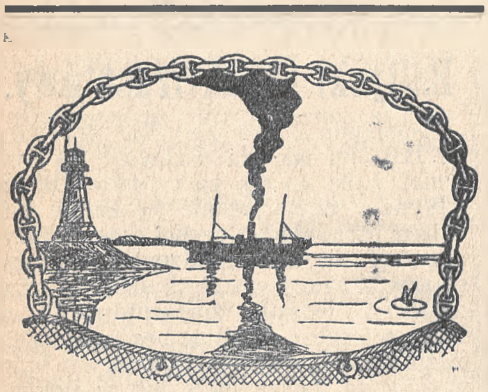
4 maja: niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z 700 t. ryżu (Hartwig), niem. par. Ellen Larsen 1 160 t. z Antwerpji z 2000 t. tomasówki (Pol. Ag. Morska).

5 maja: duń. par. Simone 695 t. z Odense próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Lord 918 t. z Gdańska próżny (Speed), franc. par. Virginie 3 463 t. z Havru z 18 pasażerami i 6 t. wina (Cie Gen. Transatl.), pol. par. Kraków 1 122 t. z Vallviku próżny (Żegl. Polska), szw. par. Manfred 223 t. z Lemvigu próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Phila 727 t. z Oslo próżny (Pol.-Skand.), szw. par. Inga 731 t. z Kalmaru próżny (Polsko-Skand.), fiński par. Wima 1971 t. z Helsingforsu próżny (Polski Lloyd).

6 maja: pol. par. Gdańsk 234 t. z Kopenhagi z 104 pasażerami (Żegl. Polska).

7 maja: pol. par. Toruń 1 122 t. z Gandawy z 2 000 t. tomasówki (Żegl. Polska), łot. par. Gauja 896 t. z Rygi próżny (Polski Lloyd).

8 maja: niem. par. Kurland 771 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Magnar 648 t. z Gdańska próżny (Pol. Ag. Morska).



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń- — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

1 maja:
pol. par. **Robur II** 798 do Norrköpingu,
szw. par. **Elsie** 827 do Munkedalu,
niem. par. **Ragnar** 434 do Aabenraa,
lit. par. **Stephanie** 438 do Lipawy,
2 maja:
niem. par. **Franz Rudolf** 850 do Odense,
norw. p. **Damptre** 1 105 do Helsingforsu,
pol. par. **Robur I** 578 do Hudiksvallu,
szw. par. **Kajsa** 730 do Göteborga.
3 maja:
ang. par. **Akenside** 1 139 do Gandawy,
szw. par. **Regulus** 492 do Otterbäcken.
4 maja:
szw. par. **Merkur** 800 do Karlshamnu.
5 maja:
pol. par. **Niemen** 1 845 do Bony,
łot. par. **Krivs** 823 do Pargasu,
niem. p. **Stormarn** 846 do Helsingforsu,
gd. par. **Echo** 556 do Oslo,
niem. par. **Selma** 818 do Karrebäksminde.
7 maja:
pol. par. **Kraków** 1 122 do Göteborga,
szw. par. **Manfred** 323 do Gunneba Brygga.
8 maja:
duń. par. **Simone** 695 do Drammen.
szw. par. **Inga** 731 do Kalmaru.

Statki powyższe wywiozły łącznie 34 854 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

30 kwietnia:
duń. mot. **Maagen** 97 do Klintehamnu,
niem. par. **August Cords** 745 do Abo,
est. mot. **Virumaa** 371 do Tallinnu,
łot. par. **Rauna** 1441 do Rygi,
łot. par. **Mars** 278 do Lipawy.
1 maja:
szw. par. **Vandia** 798 do Kotki,
szw. p. **Wilhelmina** 698 do Sundsvallu,
szw. żagl. z mot. **Selma** 66 do Barsekäku,
duń. żagl. z mot. **Urda** 56 do Simrishamnu,
niem. p. **Brake** 336 do Karrebeksminde,
szw. par. **Hernodia** 732 do Göteborga,
szw. par. **Harold** 48 do Landskrony,
szw. mot. **Hedwig** 113 doSkillinge.
2 maja:
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
duń. par. **Mary** 1 124 do Holtenau,
norw. p. **Sagatind** 964 do Norrköpingu,
szw. par. **Tom** 1 162 do Gefle,
szw. par. **Esbjörn** 1 046 do Sztokholmu,
niem. par. **Gerda** 693 do Bordeaux,
niem. par.. **Moskau** 365 do Köpingu,
niem. par. **Tip** 765 do Sztokholmu.
3 maja:
łot. par. **Daugava** 751 do Rygi,
szw. par. **Göta** 674 do Wisby,
niem. żagl. z mot. **Hanna** 79 do Nyköpingu,
szw. par. **August** 427 do Karlskrony,
fr. par. **Depute Pierre Goujon** 1 182 do Casablanca,
niem. par. **Johann Ahrens** 538 do Vasklot,
niem. żagl. z mo.t **Grete** 107 do Klintehamnu,
szw. ż. z mot. **Condoren** 106 do Oskarshamnu.
4 maja:
szw. par. **Eriksborg** 832 do Göteborga,
szw. mot. **Lisa** 539 do Hudiksvallu,
szw. par. **Nora** 736 do Korsöru,
niem. p. **Gerda Ferdinand** 498 do Rouen,
niem. par. **Reinhart** 541 do Kopenhagi,
niem. żagl. z mot. **Adele** 66 do Ystadu.
5 maja:
szw. par. **Otis** 759 do Sztokholmu,
szw. par. **Gudrun** 452 do Helsingborga,
szw. par. **Lilly** 725 do Sztokholmu,
szw. żagl. **Zenitha** 186 do Hudiksvallu,
szw. żagl. z mot. **Astrid** 57 do Skillinge,
szw. żagl. **Dagny** 190 do Hernösandu,
szw. żagl. z mot. **Astor** 59 Skillinge,
szw. żagl. **Lydia** 258 do Sundsvallu,
norw. par. **Bruse** 1 009 do Skien,
niem. par. **Ernst Hugo Stinnes XI** 1 715 do Sztokholmu,
est. żagl. z mot. **Vega** 267 do Vesteras,
duń. par. **Belgien** 1 173 do Kopenhagi,
szw. par. **Monika** 744 do Skillinge,
niem. p. **Eduard** 574 do Oernsköldsvik,
łot. par. **Viesturs** 345 do Kopenhagi.
6 maja:
szw. par. **Hera** 819 do Skutskär,
niem. par. **Fritz Hugo Stinnes V** 2820 do Göteborga.
szw. par. **Gusten** 353 do Helsingborga.
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
szw. par. **Aina** 967 do Moss.
7 maja:
niem. par. **Nordmark** 568
szw. par. **Annie** 698 do Malmö,
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi.
szw. par. **Baltitia** 1 133 do Skien,
niem. par. **Kapitän Kross** 394 do Nyköpingu,
niem. par. **Steinburg** 724 do Abo,
szw. żagl. z mot. **Elly** 70 do Hasle,
niem. p. **Lisbeth Cords** 496 do Pargasu,
norw. par. **Blaafjeld I** 652 do Wiborga.

Statki powyższe wywiozły łącznie 32 700 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

1 maja:
niem. par. **Stella** 333 do Horsensu.
2 maja:
duń. par. **Farö** 277 do Kjöge.
3 maja:
niem. par. **Schleswig** 478 do Treportu,
duń. par. **Rosenborg** 1 206 do Hullu.
4 maja:
niem. ż. z mot. **Margarete** 49 do Bremy.
5 maja:
niem. par. **Mecklenburg** 670 do Westhartlepoolu,
niem. żagl. z mot. **Mangan** 279 do Rotterdamu.
6 maja:
niem. licht. **Wulksfelde** 619 do Amsterdamu,'
niem. licht. **Neuenfelde** 616 do Amsterdamu,
duń. par. **Aslang** 900 do Londynu,
belg. par. **Reine Elisabeth** 1785 do Antwerpji.
7 maja:
niem. p. **Dora Ahrens** 529 do Londynu,
niem. par. ż. z m. **Rechtenfleth** 45 do Odense,
niem. par. **Rudolf** 487 do Hamburga (i z tow.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 34 700 m ³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

1 maja:
hld. żagl. z mot. **Wim** 99 do Kłajpedy.
4 maja:
norw. par. cyst. **Meryl** 253 do Vejle.
5 maja:
duń. żagl. z mot. **Sophie** 69 do Kopenhagi.
niem. żagl. z mot. **Stör** 72 do Rygi.

Statki powyższe wywiozły łącznie 800 ton cukru.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

1 maja:
szw. par. **Magnar** 648 z Oxelösundu.
2 maja:
norw. p. **Strudsholm** 600 z Rotterdamu,
niem. par. **Elfr. Charl. Becker** 377 z Lizbony.
3 maja:
niem. par. **Cygnus** 478 z Belfastu,
niem. par. **Consul Hintz** 932 z Rotterdamu,
niem. par. **Barcelona** 3 664 z Baltimore.
4 maja:
niem. par. **Fleiss** 297 z Ruhrortu,
łot. par. **Herman** 519 z Plymouth,
niem. par. **Carl Cords** 498 z Londynu,
duń. żagl. z mot. **Söstrene** 49 z Oslo.
5 maja:
niem. żagl. z mot. **Seeteufel** 194 z Esbjergu,
szw. żagl. **Oernen** 262 z Horsensu.
6 maja:
szw. żagl. z mot. **Inga** 91 z Göteborga,
duń. żagl. z mot. **Amager** 60 z Korsöru.

Statki powyższe przywiozły łącznie 19 900 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

30 kwietnia:
niem. par. **Industria** 1 277 z Malmö.
4 maja:
hld. par. **Larenberg** 2006 z Kirkenaes.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy przez port gdański.

30 kwietnia:
ang. par. **Smolensk** 1 534 z Londynu,
ang. par. **Baltannic** 1 034 z Londynu,
niem. par. **Rudolf** 487 z Hamburga,
szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu.
1 mja:
ang. par. **Kovno** 1 477 z Hullu (i z pas.),
niem. par. **Viktoria** 364 z Bremy.
2 maja:
szw. par. **Iris** 169 z Malmö,
pol. par. **Tczew** 343 z Amsterdamu,
niem. par. **Bussard** 567 z Rotterdamu,
duń. p. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
3 maja:
lit. par. **Lydys** 196 z Szczecina,
niem. par. **Norderney** 547 z Hamburga,
niem. par. **Alexandra** 438 z Gdyni z resztą ładunku),
niem. par. **Nereus** 383 z Rotterdamu.
4 maja:
szw. par. **Egon** 291 z Helsingforsu,
niem. par. **Egeria** 382 z Rotterdamu,
gd. par. **Etzel** 593 z Antwerpji,
szw. par. **Themis** 383 z Göteborga.
5 maja:
ang. p. **Baltara** 1387 z Lipawy (i z pas.),
niem. par. **St. Lorenz** 343 z Lubeki,
niem. par. **Herbert** 183 z Hamburga.
6 maja:
niem. par. **Ottilie** 286 z Hamburga,
niem. par. **Karl** 166 z Hamburga,
szw. par. **Karin** 196 z Sztokholmu (i z pszenicą),
niem. par. **Alexandra** 354 z Szczecina,
duń. par. **Tula** 718 z Kopenhagi.
7 maja:
niem. par. **Aeolus** 356 z Hamburga,
niem. par. **W. C. Frohne** 189 z Wismaru (i z pszenicą),
fsk. par. **Aegir** 457 z Helsingforsu,
niem. par. **Admiral** z Antwerpji,
niem. par. **F. W. Fischer** 601 z Lubeki,
niem. par. **Bonus** 519 z Hamburga.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

30 kwietnia:
niem. par **Reval** 575 do Tallinnu,
niem. par. **Aeolus** 337 do Hamburga,
niem. par. **Imatra** 544 do Kotki.
1 maja:
hld. par. **Odysseus** 606 do Amsterdamu.
2 maja:
niem. par. **Arcona** 303 do Szczecina,
niem. par. **Phöbus** 362 do Rotterdamu,
ang. par. **Baltannic** 1 034 do Tallinnu (i z pas.),
3 maja:
lit. par. **Lydys** 196 do Kłajpedy,
duń. p. **Taarnholm** 828 do Manchesteru,
szw. par. **Iris** 169 do Helsingforsu,
gd. par. **Prosper** 410 do Londynu,
niem. par. **Bussard** 568 do Helsingforsu,
niem. par. **Victoria** 364 do Królewca.
4 maja:
ang. par. **Smolensk** 1 534 do Londynu (i z pas.),
ang. pas. **Tasso** 2 172 do Londynu (i z pas.),
ang. p. **Kovno** 1 477 do Hullu (i z pas.).
5 maja:
duń. par. **Niord** 283 do Aarhus,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu (i z pas.),
szw. par. **Ingeborg** 133 do Sztokholmu,
szw. par. **Egon** 291 do Helsingborga.
6 maja:
niem. par. **Meise** 420 do Antwerpji,
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
niem. par. **Aeolus** 356 do Lipawy.
7 maja:
niem. par. **Egeria** 382 do Rotterdamu,
niem. par. **Nereus** 383 do Rotterdamu,
niem. par. **Eberhard** 338 do Szczecina,
niem. par. **Rudolf** 487 do Hamburga (i z drzewem).

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie		Z Gdańska odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
data	skąd	dokąd	data		
14. 5.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	22. 5.	Estonia	Baltic America Line
10. 6.	„	„ „	14. 6.	Lituania	„
29. 6.	„	„ „	3. 7.	Estonia	„
14. 5.	„ Londynu	„ Londynu	18. 5.	Smolensk	Ellerman Wilson-Line
15. 5.	„ Hull	„ Hull	18. 5.	Kowno	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie		Z Gdyni odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
data	skąd	dokąd	data		
18. 5.	z Le Havre	do Le Havre	18. 5.	S. S. Virginie	Cie Generale
8. 6.	„	„	8. 6.	S. S. Pologne	Transatlantique

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.